

souverain allemand détachait de son escadre du Pacifique le croiseur *Arcona* et l'envoyait découvrir au fond du golfe Persique quel serait le meilleur point d'aboutissement de la ligne projetée.

Tout étant ainsi préparé, la diplomatie allemande à Constantinople redoubla d'activité. Afin de réduire les oppositions manifestes, elle imagina de constituer une société internationale, neutre en apparence. Ce procédé avait en outre le très précieux avantage de permettre de rassembler les capitaux nécessaires. Les Allemands agirent ensuite vigoureusement à Yldiz-Kiosk ; ils persuadèrent si bien au Sultan que ce chemin de fer une fois construit lui permettrait de mobiliser rapidement ses troupes d'Asie Mineure alors que présentement il lui faut plusieurs mois avant de pouvoir les utiliser dans une guerre européenne, qu'en décembre 1899, le D^r Siemens, président du conseil d'administration de la société des chemins de fer d'Anatolie, signait avec la Porte une convention décisive. En vertu de cet accord, le chemin de fer de Bagdad était concédé à la Société dite internationale. Celle-ci s'engageait à terminer les travaux dans un délai de huit années. Un article de la convention stipulait que le capital de l'entreprise serait réparti dans les proportions suivantes :

- 40 pour 100 d'argent allemand ;
- 40 pour 100 d'argent français ;
- 20 pour 100 de capitaux d'autres nationalités.

Quand la nouvelle de la concession parvint à Berlin, où on l'attendait anxieusement depuis plusieurs semaines, ce fut une explosion d'enthousiasme. Guillaume II remercia le Sultan dans un télégramme chaleureux, *les Feuilles pangermaniques* firent ressortir fort exactement l'importance du futur chemin de fer dans un article intitulé : « Le chemin de fer allemand de Bagdad. »

« A bon droit nous pouvons désigner sous ce titre la concession de chemin de fer récemment faite par le Sultan,